Cena numeru pojedyńczego 12 gr. = 220 tys. mp.

LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Przedpłata za 10 numerów po 10 groszy 1 Złp. — i 50 groszy za przesyłkę pocztową.
Zamówienia przyjmuje Ekspedycja Poznań, Św. Marcin 70. Numer pojedyńczy 12 groszy (220 000 mkp.) we wszystkich księgarniach kolejowych „Ruch" i kolp.

Ogłoszenia za wiersz milimetrowy czterołamowy 5 groszy. Za skomplikowany zestaw i rezerwowane miejsce doliczamy 20% dodatkowo.
Zlecenia przyjmuje Polska Agencja Reklamy „PAR", wszystkie Agencje Rekl., po cenach oryg. i Ekspedycja Św. Marcin 70.

Redakcja: Zdzisław Marynowski, Telefon **35-24** Poznań, św. Marcin 70. Administracja: Józef Poturalski, Telefon **40-72**

Nr. 5. | **Poznań, dnia 1 maja 1924.** | **Rok I.**

Kwestja ustawy lotniczej.

Coraz bujniej rozwijające się lotnictwo cywilne i coraz większą popularnością ciesząca się komunikacja powietrzna, sprawia, że kwestje lotnicze wciskają się dziś już głęboko w życie społeczne i gospodarcze każdego kraju. Aby móc odpowiednio zagadnienia tego rodzaju zazębić z innemi licznemi objawami życia społecznego, musi je ustawodawca ująć w szereg norm prawnych, dość ścisłych, aby wykluczyć dowolności i obejście prawa, i dość elastycznych, aby istniała możliwość dostosowania się do szalonych postępów techniki lotniczej. Już na pierwszy rzut oka widać, że jest to zagadnienie nie łatwe, a to tembardziej, że brak jest utartych i wypróbowanych przez długie lata wzorów.

O ile n. p. nasza ustawa samochodowa jest doskonała i zadowala zarówno fachowców jak też i szeroki ogół, gdyż zarówno ona jak i w większej części przepisy wykonawcze do niej noszą charakter naprawdę zachodnio-europejski, o tyle nie wiemy jak wypadnie ustawa lotnicza. Istnieje już kilka jej projektów i każdy z nich, o ile nam wiadomo, nosi piętno pewnej jednostronności. Nasz prawnik zamało zżył się z zagadnieniami lotnictwa, aby rzecz uchwycić odpowiednio, nasz lotnik przeciętny jest zamało prawnikiem i niestety często zamało posiada wiadomości technicznych, aby móc tak trudne zadanie dobrze rozwiązać.

Stronę prawną zostawiamy oczywiście fachowcom. Tu chcielibyśmy w kilku słowach omówić, co powinna ustawa lotnicza i rozporządzenia wykonawcze do niej zawierać z punktu widzenia inżyniera lotniczego.

Wiemy aż nadto dobrze wszyscy jak nielotów i km. przelecianych,, zdarza się u nas katastrof lotniczych. Lwią ich część można położyć na karb złego materjału, złych pilotów i złej kontroli oraz obsługi lotniczej. Przyszła ustawa musi wykluczyć te ewentualności.

Złych pilotów nie będziemy mieli, jeżeli zastosojemy odpowiednio ostre normy przy szkoleniu i wydawaniu dyplomów pilota.

Zła obsługa będzie wykluczona, gdy zerwiemy z delytantyzmem i domowem wykształceniem od najwyższych stanowisk począwszy. Trzeba ustawą uniemożliwić zarówno mechanikowi jak też i personelowi wyższemu partaczenie i niesumienną pracę pod grozą kary więzienia.

Wreszcie wypadki z powodu złego materjału, złej konstrukcji, złego montażu etc. będą znacznie zredukowane, jeżeli ustawa przewidywać będzie ostrą, fachową i sumienną kontrolę.

Widzimy, że dobre sformułowanie pewnych punktów ustawy lotniczej może uratować życie niejednemu lotnikowi a nawet pasażerowi cywilnemu, oraz że takie lub inne jej brzmienie może sprowadzić lotnictwo nasze na manowce, względnie pozwolić mu zakwitnąć.

Trzeba oczywiście zrobić co leży w naszej mocy, aby ustawa lotnicza ukazała się w swych skutkach zbawienną.

Jak sobie przedstawiamy konkretne ujęcie poruszonych kwestji, o tem w następnych numerach.

Inż. G. MOKRZYCKI.

Pierwszy polski silnik lotniczy.

Narzekamy zwykle na brak ludzi z fachowem wykształceniem i z odpowiednim polotem wynalazczym. Istotnie wielu ich u nas niema. Jeżeli jednak znajdzie się człowiek, mogący pchnąć czy to naukę, czy technikę, o spory krok naprzód, napotyka w swych usiłowaniach na zupełny brak zrozumienia i poparcia, naraża się na uśmiech pobłażanie u kacyków, mających głos decydujący w tych sprawach, (ale za to będących często zupełnymi analfabetami pod względem technicznym), a nawet naraża się na niechęć i wrogie intrygi ze strony „kolegów".

I jeżeli nie jest to jednostka o żelaznej woli, która potrafi przez wieloletnie wysiłki, skromnymi środkami, dojść do celu własnymi wyłącznie siłami, dobry pomysł nie doczekuje się realizacji.

Do typu tych ostatnich należy konstruktor pierwszego polskiego silnika inż. Władysław Zalewski.

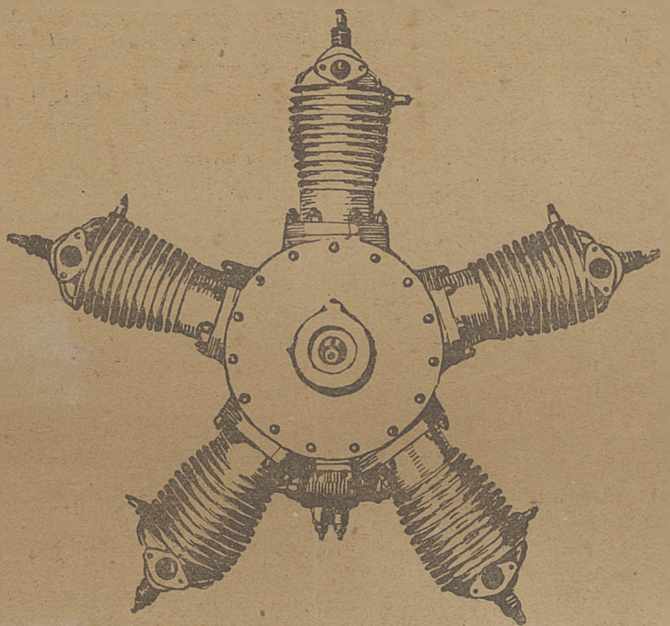
Wyłącznie sam, wykonuje konstrukcje i obliczenia oraz rysunki warsztatowe swego silnika, a następnie własnymi rękoma przy pomocy jedynie dwóch uczni ślusarskich, przeprowadza w zupełności jego budowę w warsztatach w Milanówku, bez jakiejkolwiek pomocy z strony innych warsztatów.

Już na wstępie musimy podkreślić, że jest to nietylko pierwszy silnik lotniczy zbudowany w Polsce, ale silnik o konstrukcji nawskroś nowej i oryginalnej, jakiejby się zagranica z pewnością nie powstydziła.

Myślą przewodnią inż. Zalewskiego było stworzyć silnik lotniczy dla małych płatowców sportowych i komunikacyjnych, który byłby dostępny dla szerszego ogółu, dzięki taniości i ekonomiczności, skutkiem czego lotnictwo mogłoby się znakomicie rozpowszechnić i spopularyzować, które to hasło staje na zachodzie coraz bardziej aktualne.

Buduje więc silnik szybkobieżny, podług ostatnich prądów techniki lotniczej, zatem silnik stały, mający cylindry rozmieszczone „w gwiazdę" (patrz szkic) o chłodzeniu powietrznem. Ilość cylindrów wynosi 5, średnica 55 mm, skok 75 mm, ilość obrotów maxymalna 2400 na min., moc 18 HP., stosunek kompresji

6. Zawory umieszczone w glinowej łbicy, (po 2 na każdy cylinder), sterowane są zapomocą jednego wahaka, z tarczy rozdrządczej, rotującej w kierunku przeciwnym niż wał silnika. Magneto specjalne Boscha, świece Mignon Boscha (ostatni model lepiej wytrzymujący wysokie temperatury niż normalne), gaźnik własnej konstrukcji wtryskowy, smarowanie pompą specjalną obiegową. Wał wykorbiony jednolity, ze stali chromo-niklowej, umieszczony jest w 2 bardzo silnych łożyskach kulkowych. Z przodu łożysko kulkowe oporowe własnej budowy. Na czopie korbowym umieszczony jest bęben z odpowiednio ukształtowaną panewką, na której opierają się specjalnej konstrukcji głowy korbowodów. Korbowody wykonano ze stali niklowej, (kute i frezowane na przekrój dwuteowy.) W stopie korbowodu zamocowany sztywno jest sworzeń tłokowy ze stali chromo-niklowej, mający swe panewki brązowe w nadlewkach tłokowych. Tłoki zbudowano ze specjalnego stopu glinowego, posiadają 3 pierścienie tłokowe, płaskie denko i jedno żeberko usztywniające.



Cylindry są bardzo ciekawej budowy. Zasadniczo składają się one z dwuch części: stalowej cienkiej tulei, mającej za zadanie stworzenie gładzi cylindrowej i zewnętrznej tulei, wraz z którą odlana jest łbica, wykonanej ze specjalnego stopu glinowego, wytrzymałego na wysokie temperatury. Ten płaszcz zewnętrzny ujmuje siły, a dzięki temu, że jest wykonany z glinu, jest bardzo lekki i doskonale odprowadza ciepło, umożliwiając energiczne chłodzenie cylindrów, tembardziej, że na swej zewnętrznej stronie posiada szereg dużych żeberek.

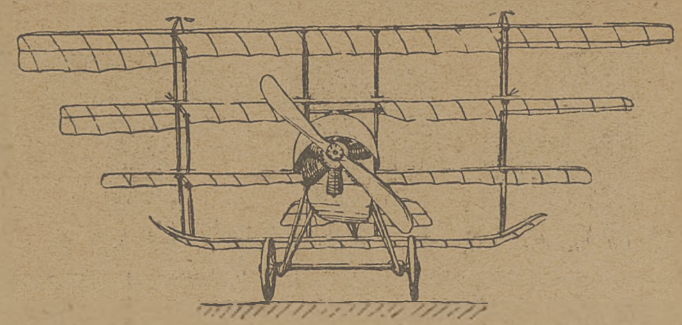
Najciekawszym szczegółem konstrukcji cylindrów jest fakt, że na tulei stalowej odlano glinową część zewnętrzną cylindra, a połączenie między tymi elementami, uzyskane nie jak n. p. u Sispano-Suiza zapomocą gwintu specjalnego, lecz przez proste zalanie, otrzymując w rezultacie doskonałe połączenie metaliczne, co jest bardzo ważne dla chłodzenia.

Zawory wykonano ze specjalnej stali zaworowej, mają one również swe stalowe gniazda zalane w łbicy glinowej.

Rury wlotowe proste doprowadzają mieszankę z kolektora, stanowiącego jedną całość z karterem również odlanym z glinu. Rozdzielacz prądu własnego wykonania umieszczony jest z tyłu na karterze pod magneto.

Silnik jest wystawiony na Targu Poznańskim w hali Górnośląskiej przy lewej bramie wejściowej.

Inż. Zalewski zajmuje się lotnictwem od r. 1909. W r. 1912 zbudował i wykonał szereg udatnych lotów w Milanówku na szybowcu własnej konstrukcji. — W r. 1914 wykończył swój dwupłatowiec jednoosobowy z silnikiem 25 HP, jednak z powodu wybuchu wojny konstruktor musiał zostawić samolot w Milanówku i wyjechać. Niestety płatowiec zniszczyły cofające się wojska rosyjskie. W Rosji pracował inż. Zalewski w pierwszorzędnych fabrykach lotniczych i tam wykonał szereg własnych konstrukcji. Po rewolucji w roku 1918 wrócił inżynier Zalewski do



Polski i postanowił poświęcić swą pracę dla lotnictwa polskiego. W tym celu od chwili otwarcia Centralnych Warszt. Lotn. w Warszawie (r. 1919) wstąpił do tychże jako konstruktor. Niestety władza wyższa uważała za stosowne przerzucać go od jednej pracy do drugiej, odrywając go od zamierzonego celu i każąc mu wykonywać szereg prac jałowych, które z góry były już skazane na to, aby pozostać na papierze. W ten sposób łudzony pięknymi obietnicami „przepracował“ inż Zalewski 3 lata na lotnisku warszawskiem.

Między innymi na życzenie Departamentu lotniczego M. S. Wojsk. przystąpił inż. Zalewski do konstrukcji dwupłatowca wywiadowczego, przyczem obiecano mu pokrycie wszystkich kosztów związanych z realizacją projektu. Po wykończeniu tegoż cała sprawa weszła na „drogę urzędową“, i drogą tą od roku już „idzie“.

W końcu inż. Zalewski zrażony pracą z instytucjami rządowymi, zebrał resztki swych funduszy i założył własną pracownię mechaniczną w Milanówku, gdzie zbudował silnik, o którym była mowa i wypracował szereg interesujących projektów lotniczych.

Ponieważ brak zrozumienia ze strony czynników urzędowych dla usiłowań polskich konstruktorów, jest u nas objawem stałym, (czego dowodem był ostatnio również fakt, że inż. Malinowski musiał oddać swój samolot z wyginalnem skrzydłem do eksploatacji Anglikom) powinno społeczeństwo rzucić swój głos na szalę w tej sprawie. O ile nie należy zajmować się pomysłami nierealnemi szeregu ludzi opętanych manją wynalazcą, o tyle nie wolno pozwolić na to, aby owoce realnej, rzeczowej i fachowej pracy szły na marne, albo były eksploatowane poza obrębem kraju. Miejmy nadzieję, że ogół, a zwłaszcza ogół zrzeszony w Lidze Obrony Powietrznej Państwa, widząc realny dowód pracy twórczej inż. Zalewskiego, w postaci pierwszego oryginalnego silnika polskiego, zainteresuje się nią i użyczy mu pełnego poparcia moralnego i materjalnego.

Inż. G. MOKRZYCKI.

Poświęcenie fabryki „Samolot“ w obecności p. Prezydenta Rzplitej.

Już od godziny pierwszej po południu szosa ławicka zaroiła się od samochodów i pojazdów konnych, spieszących w tamtą stronę. Uroczyście przystroiło się na przyjęcie dostojnego gościa lotnisko 3-go pułku lotniczego. Trzy bramy triumfalne ustawiono przed wjazdem. Tuż za bramą kompanja honorowa, a dalej aż do zabudowań fabryki „Samolot“ gęsty szpaler podoficerów i żołnierzy 3-go pułku. Porządek wszędzie wzorowy, wszystkie prawie hangary umajone zielenią, nawet słupy ogrodzeniowe spowite w girlandy plecione ze świerczyny. Z uznaniem też trzeba podnieść tę pracę dekoracyjną p. kpt. Kowalewskiego.

W hangarach fabrycznych oczekuje Prezydenta liczny zastęp zaproszonych gości z p. gen. Leveque'em

i pułk. Rayskim, — przybyłymi specjalnie na tę uroczystość z Warszawy samolotem typu „Breguet“, — na czele oraz dyrekcja, władze tow. akc. i personel fabryki „Samolot“.

Krótko przed 3-cią na lotnisku startują trzy „Ballile“, które aż do przyjazdu p. Prezydenta krążą nad szosą, łączącą Poznań z Ławicą. O godz. 3 min. 30 zjawia się orszak p. Prezydenta na Ławicy. U wejścia wita p. Prezydenta dowódca 3-go pułku lotniczego pułk. Perini w towarzystwie ppułk. Niżewskiego i Abakanowicza. Kompanja honorowa pod dowództwem kpt. Płachty prezentuje broń. P. Prezydent ze świtą udaje się do hangarów fabrycznych.

W hali montażowej, przybranej zielenią, ustawiono aparat typu „Henriot“, zakupiony jako wzór z licencją produkcji we Francji oraz pierwszy lotniczy motor polski inż. Zalewskiego. Pod rozpiętemi wysoko skrzydłami samolotu staje poseł Piechocki, członek rady nadzorczej tow. akc. i wita p. Prezydenta następującem przemówieniem:

Najdostojniejszy Panie!

W imieniu Rady Nadzorczej „Samolotu“ mam zaszczyt Cię powitać w tym skromnym warsztacie, który służy szczytnej idei.

Wielkie zdobycze techniczne głęboko prezobrażają stosunki ludzkie. Kiedy dotąd pojęcie państwa łączyło się z opanowaniem przez naród powierzchni, obecnie wymaga ono opanowanie przestrzeni. Naród musi dostosować się do tej zmiany. Chcąc zachować wolność, musi jej bronić nie tylko na ziemi, lecz i nad ziemią. Bez straży w powietrzu nie ma suwerenności na ziemi.

Przywykliśmy dotąd traktować lotnictwo tylko jako narzędzie wojenne, lecz niesłusznie: jest ono niemniej czynnikiem twórczym i narzędziem pracy pokojowej. Broni nas w wojnie, a łączy w pokoju, otwiera nam nowe horyzonty opanowania przestrzeni, zbliża człowieka do człowieka i naród do narodu.

Jakkolwiek konieczność obrony powietrznej przenikła już do szerokich warstw narodu, to wykorzystanie ekonomiczne samolotu uważa się u nas raczej jako marzenie niż jako rzeczywistość. A czyżby nie było marnotrawstwem dobrowolne pozbawienie się dobrodziejstw pokojowych samolotu, korzystywanych już dzisiaj tak obficie przez narody zachodu?

Ten warsztat powstał z inicjatywy Związku Lotników Polskich w Poznaniu z ruchliwym prezesem por. Wawrzyniakiem na czele, tego związku, który do swych członków zalicza zdobywców niniejszej placówki z rąk wroga, a doznał wydatnego poparcia u władz wojskowych, tak centralnych jak i miejscowych, które czynem i radą go wspierały. Nie mogę pominąć przedewszystkiem nazwisk gen. Leveque i gen. Raszewskiego, którym zawdzięcza niezmiernie dużo. Zasilany w środki materjalne przez sfery rolnicze i inteligencję pragnie być na Kresach Zachodnich organem wykonawczym Ligi Obrony Powietrznej. Biedny jeszcze w środki materjalne skupia około siebie ludzi idei, gromadzi fachowców wprawionych w tym przemyśle w kraju i za granicą i garnie do siebie tych, którzy praktycznie pragną służyć sprawie lotnictwa.

Nie goniąc za tem, na co sił nam nie stać, pragniemy dotrzeć do granic możliwości. Bez bujnych planów i marzeń o wielkości chcemy być rozsadnikami krajowej wytwórczości samolotów i podstawą dla szkolenia nowych zastępów lotników.

W ciężkiej i znojnej pracy naszej przybycie Twoje, Najdostojniejszy Panie, stanowi punkt świetlany. Utwierdzasz nas w przekonaniu, że służymy sprawie dobrej i wielkiej. Dodajesz nam otuchy i bodźca do pokonania trudów i osiągnięcia celu. Dumni będziemy, gdy przy pierwszej serji samolotów, które dnia 1 października b. r. uniesie się w powietrze, będziemy mogli powiedzieć: U ich kolebki stał Prezydent Najjaśniejszej Rzeczypospolitej!

Dzisiaj radujemy się, że w tych halach, ożywionych twórczą pracą inżynierów i zroszonych potem robotników w dniu poświęcenia gościsz między nami i witamy Cię okrzykiem

Niech żyje Prezydent Rzeczypospolitej!

Obecni entuzjastycznie podchwytują okrzyk, poczem wszyscy przechodzą do hali maszyn, gdzie po krótkiem przemówieniu ks. proboszcz Radoński dokonał poświęcenia.

Po powrocie do hali montażowej p. Prezydent zasiadł w fotelu, mając po prawej stronie p. Wojewodę, po lewej zaś gen. Raszewskiego.

Miłą sensację wywołała mowa gen. Leveque'a, wygłoszona po polsku. Podajemy jej treść:

Panie Prezydencie, Panowie!

Honor, za jaki sobie poczytuję, dzisiejszą mą obecność na tem zebraniu jest dla mnie nietylko wielkim zaszczytem, lecz zarazem sprawia mi dużą przyjemność.

Osobiście nie jestem zwolennikiem uroczystości i oficjalnych mów. Ale dziś, tutaj stoję wobec czegoś rzeczywistego, wśród pracy. — Lotnicy nasi prawdziwi lotnicy, zachęceni przykładem swych kolegów z innych krajów — Bleriotów, Farmanów, Breguetów, którym udało się już stworzyć u siebie w kraju wielki przemysł lotniczy — postawili również sobie za zadanie osiągnąć to samo u nas w Polsce.

Związek Lotników Polskich w Poznaniu, zakładając fabrykę „Samolot“, nie szukał formuł zawiłych i handlowych: składam im więc cześć wobec wszystkich za łączącą ich solidarność, inicjatywę i patrjotyzm.

Fabryka już pracuje i niebawem będzie produkowała.

Nie czekając na koniec załatwienia nieuniknionych formalności urzędowych „Samolot“ zaangażował własne swe środki. —. Należy schylić czoło w uznaniu takich zalet — stanowią one siłę wielkich demokracyj.

Dzieło Związku Lotników stanowi ciąg dalszy pracy Lotnictwa Armji czynnej.

Wkrótce, dzięki lotniczej szkole cywilnej, jaką Związek ma przy poparciu Państwa założyć, będzie on pomocny przy przygotowaniu Lotnictwa Wojskowego.

W ten sposób znajdzie tu swój wyraz w dziedzinie sił powietrznych współpraca społeczeństwa z Armją, która winna być postawiona za wzór w poczynaniach na przyszłość.

Jestem pełen zaufania co do przyszłości wytwórni „Samolot“ i witam jego założycieli „Związek Lotników Polskich w Poznaniu“, który przedstawia przyszłą zasadę „Lotnictwo dla Lotników“. Związek Lotników Polskich niech żyje!

Następnie przemawiał dyrektor główny „Samolotu“ inż. Piotr Tułacz, inż. Dobrzycki, prezes LOPP., członek Związku, pilot dr. Zb. Dalski, który podniósł zasługi twórcze inicjatorów „Samolotu“: por. Wawrzyniaka, pilota Malickiego i pil. Hołodyńskiego. Pan Prezydent kazał sobie wymienionych panów przedstawić, poczem przy dźwiękach orkiestry i turkocie filmującego aparatu odjechał na wyścigi. Za nim opuścili Ławicę goście, wśród których zauważyliśmy gen. kom. gdańskiego Strassburgera, jego poprzednika p. L. Plucińskiego, starostę krajowego pomorskiego Wybickiego, gen. Zagórskiego, pułk. Kleeberga, pułk. Wolbecka i. in.

O godzinie 7 wieczorem w Bazarze odbył się bankiet, w którym wzięło udział kilkadziesiąt osób. Wśród wesołego nastroju i okolicznościowych przemówień i toastów, które wygłosili pp. gen. Leveque, pułk. Perini, poseł Piechocki, dyr. Twarowski, dyr. inż. P. Tułacz, hr. Szołdrski i red. „Lotnika“ Zd. Marynowski, czas upłynął aż do godziny 11. Pito za zdrowie nowej placówki społeczno-przemysłowej, za pomyślność lotnictwa, zdrowie gości i bodaj najowacyjniej zdrowie duchowego twórcy „Samolotu“ i Związku Lotników por. Czesława Wawrzyniaka.

Lotnictwo morskie.

Jak wynika z dokładnie przestudjowanych przezemnie pism i artykułów, zajmujących się sprawą lotnictwa — mało kto wie, a wielu niema pojęcia o istnieniu lotnictwa morskiego w Polsce.

W artykule tym chcę tylko rzucić pobieżny szkic rozwoju tego lotnictwa, jego warunki bytu i widoki na przyszłość, chciałbym przypomnieć tym, którzy się zajmują gorącymi apelami do społeczeństwa, aby w odezwach swych nie zapominali o lotnictwie morskiem, nikłem ale ważnem, nawet bardzo ważnem!

Po zdobyciu polskiego morza i zajęciu wybrzeża przez gnerała Hallera, po sformowaniu morskiej marynarki wojennej i jej jako takiem zaopatrzeniu, idąc śladami zagranicy, przystąpił ówczesny Departament Spraw Morskich do organizowania lotnictwa morskiego, dnia 1 lipca 1920 roku.

Organizacja ta została powierzona kapitanowi marynarki, pilotowi Kaczyńskiemu, człowiekowi energicznemu i rzutkiemu, który z zapałem przystąpił do wykonania nałożonego nań obowiązku.

Praca ta była trudna i żmudna... Lotnisko niemieckie w Pucku, opuszczone i zdewastowane, przedstawiało istną stajnię Augjasza, środki zaś, jakiemi organizator dysponował były minimalne! A jednak został uwieńczony jego wysiłek pięknemi rezultatami. W ciągu pół roku, mimo ewakuacji lotniska do Poznania, mimo utraty płatowca lądowego w Gdańsku, gdzie bestjalska hołota krzyżacka nie mogąc znieść emblematów polskich, rzuciła się na Fokera, znosząc go zupełnie — lotnictwo morskie zdobywa najrozmaitszemi drogami kilka płatowców lądowych i kilka wodnopłatowców. Stan osobowy lotnictwa rośnie. Brakowi personelu latającego zaradza kpt. Kaczyński stworzeniem doskonale prosperującej szkoły morskich pilotów, pod kierownictwem najlepszego w Polsce pilota morskiego, chorążego Stempkowskiego. Szkoła ta daje już w krótkim czasie nadspodziewane wyniki.

Wnet jednak wyłania się nowa trudność, nie dająca się usunąć przez dowódcę, mimo usilnych jego zabiegów, a mianowicie brak materjałów pędnych.

Szkoła pilotów zostaje zamknięta, a w końcu, z polecenia Departamentu, rozwiązana. Loty ustają, widać brak zainteresowania się lotnictwem ze strony tych, którzy o niem pamiętać powinni.

Dnia 7 sierpnia 1921 roku przychodzi do Pucka zamówiony w roku 1920 transport wodnopłatowców bojowych typu Macchi M 9 z 300 HP Fiatami. Wraz z transportem przybył wydelegowany przez firmę pilot p. Figerio, pod którego dozorem miał być przeprowadzony montaż tych płatowców i który je miał przed oddaniem oblatać. Z braku jednak odpowiednich warsztatów, montaż nie dochodzi do skutku, a płatowce zostają zdeponowane w składach.

Ostatecznie krytyczny ten okres zostaje przypieczętowany przydziałem lotnictwa morskiego do stacjonowanego w Krakowie 2. pułku lotniczego, pod nazwą detaszowanego Dywizjonu Lotnictwa Morskiego.

W miesiąc niespełna po tem, nawiedza lotnictwo puckie nieszczęście w formie powszechnie znanej katastrofy bombowej, ofiarą której padło wiele osób. Zdarzenie to pociąga za sobą ustąpienie mianowanego w międzyczasie majora Kaczyńskiego, zmianę dowódców, a w rezultacie kompletny zastój w rozwoju lotnictwa. Ośmiomiesięczny ten okres likwiduje w marcu 1923 roku, przydzielony przez Departament IV. Żeglugi Powietrznej, podpułkownik obs. Leonkow Antoni.

Z przyjściem jego zmienia się wszystko na korzyść. Odtąd zaniedbane i nieskompletowane warsztaty rozpoczynają swe prace, przystępując do remontu wodnopłatowców Macchi M 9, które następnie z powodzeniem oblatuje chor. Stempkowski dorównujący, a kto wie czy nie przewyższający wszystkich oblatywaczy fabrycznych włoskich. Eskadra powoli zyskuje przepisaną ilość aparatów, oraz pilotów, przydzielanych przez 2 p. lotn. i Dep. IV ze Szkoły Pilotów.

Przybyli latem dwaj obserwatorowie, absolwenci Oficerskiej Szkoły Obserwatorów i Strzelców Lotniczych, oraganizują nieistniejące do tej pory plutony: radjolotniczy i fotograficzny, stawiając je na odpowiednim szczeblu swego przeznaczenia.

Dalszy postęp lotnictwa zdawał się być zapewnionym, ale przypuszczenie to okazało się mylnem. — Walka Dowódcy o personel, konieczny do sprawnego funkcjonowania tego aparatu, skończyła się klęską. Brak zainteresowania się lotnictwem stał się po raz drugi widocznym, a warunki, w jakich lotnictwo się rozwija — odstraszającemi. Nic dziwnego, że personel oficerski topniał i malał, przez co przypadało na pozostałych bojowników idei lotniczej — zadanie potrójnego, a nawet poczwórnego wysiłku!

Każdy bezwzględnie zrozumie, że stan podobny jest nietrwały, że może nadejść i ta chwila, kiedy pozostali dotychczas na swoich placówkach, powiedzą: „pas — dość, już nie możemy!“ — a wówczas?... Lotnictwo morskie przestanie istnieć, ten z takim mozołem budowany gmach — runie! W wypadku tym nie pomogą dobre chęci i ciągłe zapewniania, z jakiemi na każdym kroku lotnictwo się spotyka.

Warto przypomnieć ostrzeżenie: Periculum in mora! — ZBOROWSKI.

Nocne loty na linjach towarzystwa Franco-Rumuńskiego.

Od dnia 31 maja Tow. Franco-Rumuńskie zamierza już istniejącą linje Belgrad-Bukareszt-Konstantynopol uruchomić podczas nocy. — Zamówiono w tym celu 4 samoloty „Candron C. 61“, trójmotorowe wyposażenie w silniki Hispano Suiza 180 k. m. Każdy samolot posiada kabinę na 8 osób, urządzoną z wielkim komfortem, zaopatrzoną w światło elektryczne, ogrzewanie itp. Samolot „Caudron C. 61“ jest specjalnie skonstruowany do nocnych lotów, szybkość jego wynosi 160 klm. na godzinę, o ile pracują wszystkie silniki, z dwoma utrzymuje się on z łatwością przy pełnem obciążeniu w linji lotu, z jednym silnikiem natomiast można przedłużyć czas planowania, wystarczający na wybrania najodpowiedniejszego terenu do lądowania.

„Caudron C. 61“ jest maszyną bardzo łatwą do prowadzenia i lądowano na niej na bardzo niewygodnych terenach bez najmniejszego uszkodzenia. Samolot ten jest wyposażony wspaniale. — Obserwator ma przed sobą, prócz najnowszych przyrządów nawigacyjnych, całe urządzenie radjo-telefoniczne, odbiorcze i nadawcze, które sięgają — (odbiorcze) 450 klm., a nadawcze 300 klm., co mu pozwala z łatwością pozostać w stałym kontakcie z miejscem odlotu i przylotu. Pilot ma przyrząd radjogniometryczny, za pomocą którego, choćby w najciemniejszą noc, może utrzymać przewidziany kierunek.

Aby ułatwić w razie defektu przymusowe lądowanie, ma pilot na przedzie samolotu umocowane dwa ruchome reflektory o sile 1500 świec każdy, któremi może wedle swego uznania operować. Drugim wspaniałym środkiem ułatwiającym także lądowanie jest rodzaj rakiety na spadochronie. Rakieta ta, wyrzucona z odpowiedniej wysokości oświeca przez przeciąg wielu minut koło o promieniu kilku klm.

Piloci Tow. Franco-Rumuńskiego odbędą w tym i przyszłym miesiącu cały szereg podróży i lotów treningowych. Pierwsze loty odbędą się na lotnisku w Bourget. Po dłuższym treningu wykonają przelot Paryż-Beauvais-Compiègne-Meaux i z powrotem do Paryża, poczem zaczną pełnić swą służbę.

Realizacja tego planu stworzy ogromne udogodnienie w komunikacji powietrznej między Paryżem i piękną stolicą Turcji. Podróżni mający bardzo pilne sprawy w Konstantynopolu lub też w innych miastach położonych na tej linji będą mogli w czterokrotnie krótszym czasie przebyć przestrzeń, którą przebywa t. zw. Orjent-Express. Także i my możemy korzystać z tego powietrnzego Orjent-Expressu, udając się linją powietrzną do Pragi, a stamtąd już mamy połączenie na Belgrad-Konstantynopol w jedną stronę a Strassburg-Paryż w drugą stronę.

JÓZEF HENDRIKS, kapitan-pilot.

Lotnictwo w służbie rozpoznawczej podczas wojny wszechświatowej.

1) Kiedy podczas wojny wszechświatowej linje pozycji frontów przedstawiały coraz bardziej nieprzekraczalny chiński mur, zbudowany z szarych piersi żołnierzy, stojących na straży ramię przy ramieniu z karabinem gotowym do strzału, z granatem do rzutu i maską przeciwgazową w pogotowiu, wtedy uzyskanie wiadomości o nieprzyjacielu stało się coraz więcej utrudnione, wielokrotnie nawet niemożliwe. Wojska, jazdy, piechoty i artylerji w służbie rozpoznawczej nie zdołały uzyskać tych wiadomości o nieprzyjacielu, jakie były potrzebne dowództwu jednostki wyższej do ustalenia planu działań wojennych, czy to, by posuwać się w kierunku nieprzyjaciela, czy też, by ochronić się przed jego natarciem. Dowódcy wojsk potrzebowali „oczu", któreby były w stanie z wyżej położonych pozycyj obserwować ruchy przeciwnika w jego mniej lub więcej ukrytych pozycjach. Takim naturalnym narzędziem obserwacji stały się oczy oficera-obserwatora z balonów na uwięzi, a w doskonalszym stopniu — oczy obserwatora w samolocie. Żaden wódz, żaden generał nie miał możności obserwowania działania na teatrze wojennym tak, jak ten lub ów młody porucznik-obserwator z swej „loży samolotowej", stale i prawie wyłącznie dla niego rezerwowanej. W locie dziennym i nocnym, czy to pod błękitnem niebem słonecznym lub księżycowym, czy też w przestworzach pełnych czarnych, niekiedy groźnych chmur, nad obszarem nieprzyjacielskim czuwał obserwator przy szumie monotonnego dźwięku motoru samolotu, obserwując ruchy wojsk nieprzyjacielskich na drogach, kolejach i linjach wodnych, fotografując pozycje, stanowiska dział, k. m., obozy i lotniska nieprzyjacielskie.

Już na kilka lat przed wojną wszechświatową zwracano uwagę w związku z postępem technicznem lotnictwa w wojskowych czasopismach francuskich, angielskich i niemieckich na doniosłe znaczenie samolotu w służbie rozpoznawczej armji. Wojskowe władze centralne mocarstw militarnych zdawały sobie w mniejszym lub większym stopniu sprawę, że dowództwo bez lotnictwa będzie poniekąd ślepe; obawy zaś, że wojska wojujące bez lotnictwa mogą ulec pod ciosem nieprzyjacielskich sił lotniczych, przybierały dość często rozmiary fantastyczne. Militarne mocarstwa europejskie przystąpiły do formowania oddziałów wojska lotniczego. Wskutek błędnej organizacji tych formacyj, a mianowicie nie podporządkowania ich dowódcom korpusów armji, nie uzyskano w pracy pokojowej tych wyników, jakie lotnictwo w służbie rozpoznawczej mogłoby osiągnąć przy ścisłej i harmonijnej współpracy z głównymi rodzajami broni. Pozatem kwestja celowego dysponowania lotnictwem była obcą prawie wszystkim dowódcom korpusów armji i dowódcom niższych jednostek, zaś szczupła ilość płatowców podczas wielkich dorocznych manewrów również uniemożliwiła zaznajomienie się z lotnictwem, będącym wówczas jeszcze w zarodku jego zastosowania w armji. Dopiero wojna wszechświatowa przyspieszyła rozwój lotnictwa. Samoloty w służbie rozpoznawczej jęły już w samym początku wojny odgrywać niezmiernie doniosłą rolę w służbie rozpoznawczej, i lotnictwo stało się z biegiem czasu najsprawniejszym środkiem rozpoznania. Wszelka inna działalność wojska lotniczego była następstwem działalności lotnictwa w służbie rozpoznawczej armji.

Wiadomo, iż dobrze celowane bomby były w stanie zniszczyć jakiś magazyn sprzętu wojennego, zabić i poranić kilkadziesiąt ludzi, wysadzić jakiś ważniejszy most kolejowy itp.; jeden dobrze przeprowadzony lot wywiadowczy był zbawcą dla setek tysięcy wojska, i odwrotnie — mylne wiadomości lotniczej służby rozpoznawczej wymienię dwa loty wywiadowkorpusów.

Dla zobrazowania doniosłego znaczenia lotniczej służby rozpoznawczej wymienię dwa loty zwiadowcze, które z powodu ich wyników i skutków otrzymały miano lotów historycznych.

Dowództwo niem. armji generała von Klucka podczas natarcia w kierunku na Paryż miało przed znaną bitwą nad Marną do swej dyspozycji oddział lotniczy, złożony z kilku samolotów. Samoloty używano przeważnie do bombardowania tyłów armji francuskiej, mniej zaś do zwiadów. Pewnego dnia zauważył obserwator jednego samolotu, zainteresowany ruchem Paryskiej armji rezerwowej, że część tej armji, po pozornie mało znaczącej potyczce z jednym korpusem armji niemieckiej, posuwa się w kierunku północnym. Na własną odpowiedzialność zmienił obserwator nakazany mu kierunek lotu i zaobserwował, że znaczne siły wojsk francuskich, złączone z jazdą armji brytyjskiej marszałka Frencha, posunęły się w kierunku południowo-wschodnim, oskrzydlając niemiecką armję generała von Klucka. Wiadomości tej dowództwo armji gen. v. Klucka nie chciało dać wiary. Natychmiast wysłane oddziały rozpoznawcze jazdy nie były w stanie potwierdzić tego, co zwiad lotniczy doniósł. Skutki wahania i błędy taktyczne były ogromne. Klęska armji gen. v. Klucka nad Marną pociągnęła za sobą stratę najlepszych wojsk armji niemieckiej. Z drugiej strony sprzymierzone wojska francuskie i angielskie, wiedzione przez marszałków Joffr'a i Frencha odniosły olbrzymie zwycięstwo, dzięki dobrej służbie rozpoznawczej ich lotnictwa. Klęska generała von Klucka przyczyniła się do t. zw. nowej orjentacji wielkiej kwatery głównej armji niemieckiej, samolot zaś zyskał prawo obywatelstwa w służbie rozpoznawczej armji. Odtąd wzrastało zaufanie do rozpoznania lotniczego.

Drugi przykład *) przedstawia zgubne następstwa z góry przesądzonych wyników rozpoznania lotniczego.

Otóż generałowie armji francuskiej Sarrail i Castelnau, chcąc zapobiedz upadkowi Camp des Romains, przedsięwzięli wspólne natarcie w celu oskrzydlenia pozycyj wojsk nieprzyjacielskich między St. Mihiel a Thiaucourt. Lotnictwo miało jako zadania, rozpoznanie odcinka nieprzyjacielskiego między St. Mihiel a Thiaucourt, oraz terenów doń przyległych ze szczególnym obserwowaniem stanowisk artylerji nieprzyjacielskiej. Raporty obserwatorów zawierały twierdzenie, że linje pozycyjne nieprzyjaciela są kilkakrotnie przerwane i bardzo słabo obsadzone, że na tyłach nieprzyjaciela zauważono odmaszerujące bataljony, szczególnie na wzgórzach koło miejscowości Thiaucourt, gdzie przed kilkoma dniami zaobserwowano silniej umocnione i obsadzone pozycje. Dalej, że pozycje i stanowiska artylerji są po większej części maskowane, tak, że natarcie ze strony miejscowości Toul nie będzie miało poważniejszego oporu. Takie wiadomości o nieprzyjacielu dodały owym generałom otuchę do ich przedsięwzięcia. Wielka Kwatera Główna armji francuskiej w dodatku zachęciła pismem do tej akcji i zwróciła między innym iuwagę na konieczność wyparcia nieprzyjaciela z wszelkimi siłami będącymi w dyspozycji z przedpola Camp des Romains między punktami St. Mihiel—Apremont—Thiaucourt. Plan działania został ustalony i dzień natarcia zadecydowany. Wskutek jednak krwawych walk pozycyjnych koło miejscowości St. Mihiel termin głównego natarcia został o 48 godzin przesunięty. Czas ten wyzyskano do ściągnięcia znacznych rezerw i przygotowania odwodów. Żołnierze zostali przez swoich oficerów poinformowani, że pozycje nieprzyjacielskie są bardzo słabo obsadzone i że rozchodzi się w pewnym rodzaju o marsz spacerowy do Metz. Szał i wiara w łatwe zwycięstwo ogarnęły serca żołnierzy. Po wyczerpujących marszach osiągnęły czołowe oddziały wojsk nacierających miejscowość Flirey na południe od Thiaucourt. Patrole nieprzyjacielskie cofnęły się po oddaniu kilku strzałów, pozycje nieprzyjacielskie zaś nie wzbudzały poważniejszych przeszkód. Oddziały nacierały z wielką odwagą i pewnością siebie. Padły pierwsze pociski artylerji, i w momencie potem huraganowy ogień zaporowy skosił przednie oddziały.

*) Według źródeł niemieckich.

Główne wojska nacierające odniosły podczas 3 godzin trwającego ognia artyleryjskiego ogromne straty. Jednak po chwili wahania, nie cofnęli się, słuchając rozkazu „il faut tenir!“ Dopiero po wyczerpujących krwawych walkach z zawzięcie broniącym się i zupełnie przygotowanym nieprzyjacielem i po olbrzymich stratach poszczególni oficerowie zarządzili odwrót, ubezpieczając się przed przeciwnatarciem nieprzyjaciela. W wielu miejscach odwrót stał się wprost chaotyczną ucieczką z pozostawieniem broni i amunicji nacierającemu nieprzyjacielowi.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Korzyści lotnictwa żaglowego.

1. Dla komunikacji powietrznej.

Do lotu żaglowego nadają się najlepiej aparaty o jaknajmniejszej wadze. Brak motoru i urządzenia napędowego umożliwia budowę uproszczoną, a temsamem obniża koszty budowy aparatu. Konstrukcyjne wydoskonalanie niektórych wypróbowanych samolotów żaglowych naprowadziło z drugiej strony na pożyteczne także dla budownictwa samolotów motorowych wskazówki.

Próby w zakresie lotnictwa żaglowego są dziś dlatego szczególnie ważne, że młody przemysł polski nie może jeszcze zdobyć się na kosztowne próby w zakresie lotnictwa motorowego. Przytem okaże się z pewnością, iż z doświadczeń z samolotem bezmotorowym wypłynie wiele pożytku także dla aparatu motorowego; znajdzie się zapewne także sposób, przy oparciu się na doświadczeniach z żaglowcem, na zamianę aparatu motorowego na żaglowy przez odjęcie silnika. Tak w miarę postępu technicznego podniesie się ekonomja komunikacji powietrznej. Ponieważ dla tej komunikacji poza innemi wzgląd na efekt gospodarczy jest ostatecznie rozstrzygający, wydatne poparcie sprawy żaglowca powietrznego przyczyniłoby się do potanienia komunikacji powietrznej.

Brak motorowego urządzenia napędowego, a więc uproszczona konstrukcja, warunkują niski koszt budowy aparatu. Z jednej strony taniość, z drugiej zaś mało dotąd doceniana przyjemność lotu bezmotorowego, niezawodnie popchną sprawę żaglowca powietrznego naprzód.

Pozatem lotnictwo żaglowe będzie mogło dokonać cennych obserwacyj nad wiatrami i prądami powietrza i przyczynić się znakomicie do wzbogacenia aerologji i meteorologji.

2. Dla sportu.

Żaglowy sport lotniczy już obecnie zalicza się do niekosztownych a przyjemnych wielce rozrywek. Użycie małych silników stanowi łatwe przejście do właściwego motorowego sportu lotniczego. Prawdopodobnie w przyszłości sportowiec lotnik będzie mógł korzystać w równej mierze dowolnie z powietrznych źródeł energji jak i z usług rezerwy motorowej.

Młodzież w dotychczas urządzanych zawodach żaglowo-lotniczych uczestniczyła z wielkim zapałem. Idea żeglugi powietrznej dzięki udziałowi młodzieży w tym nowym i niezwykle pożytecznym dla zdrowia sporcie znajdzie łatwy przystęp do szerokich mas, przez co z jednej strony rozpowszechni się ogólna znajomość lotnictwa, a z drugiej podniesie zainteresowanie komunikacją powietrzną, korzystne dla jej rozwoju.

3. Dla wyszkolenia pilotów.

Przez szkolenie personelu lotniczego zapomocą aparatów żaglowych osięgnie się poważne obniżenie wydatków tak personalnych jak i materjalnych. Wyszkolenie będzie przytem gruntowniejsze, gdyż uczeń częściej niż dotąd będzie miał do czynienia z niezwykłym układem stosunków powietrza i wiatru. Wysubtelni to „odczucie“ lotnicze ucznia, tak bardzo potrzebne zwłaszcza podczas lotu żaglowego, opartego właśnie na znajomości stosunków powietrznych.

Dotychczasowe doświadczenia pouczają, iż wszyscy ci uczniowie lotnicy, którzy zapoznawali się praktycznie z lotem żaglowym, po bardzo krótkim czasie wyszli na doskonałych pilotów.

W komunikacji powietrznej niezadługo wzmoże się popyt za dobrze wyszkolonym personelem zapasowym. Pilotom wcześniejszych szkół daje zatem lotnictwo żaglowe doskonałą sposobność do nabycia wprawy i zachowania swego uzdolnienia.

Młodzież poświęcająca się technice jak i konstruktorzy i inżynierzy, posiędą doskonałą sposobność do demonstracji nabytej wiedzy teoretycznej, dzięki temu, że lot żaglowy o wiele łatwiej pozwala poznać techniczne właściwości samolotu niż lot motorowy.

Wyszkolenie pilotów przy pomocy żaglowców dostarczy doskonałego personelu także dla fabryk aparatów motorowych.

Także i państwo, o ile mu zależy na rozbudowie dobrej komunikacji powietrznej, jest zainteresowane w posiadaniu jaknajwiększego zastępu dobrze wyszkolonego personelu lotniczego. Poparcie zatem lotnictwa żaglowego jest i z tego względu wskazane.

CZ. WAWRZYNIAK, pilot.

Urządzenie najnowszego „Zeppelina“.

W warsztatach Luftschiffbaugesellschaft Friedrichshafen trwa gorączkowa praca nad wykończeniem nowego powietrznego krążownika, typu Zeppelin. Sterowiec napełniony w tych dniach gazem, niebawem dokona pierwszych próbnych lotów nad jeziorem Bodensee i okolicą. Balon ten zakupiony został przez rząd Stanów Zjednoczonych i przeznaczony jest do przewożenia poczty, przesyłek i pasażerów pomiędzy Ameryką i Europą. Nowy krążownik wykonany bardzo luksusowo z uwzględnieniem najnowszych zdobyczy techniki nosi nazwę fabryczną „L. Z. 26“. Doświadczenie, zdobyte podczas ostatniej wojny na 100 Zeppelinach znalazło swój wyraz w konstrukcji tego balonu. Długość jego wynosi 200 mtr., średnica poprzecznego przekroju 27,64 mtr., największa wysokość, łącznie z gondolami, 31 mtr., pojemność gazu w 13-tu wewnętrznych komorach 70.000 mtr. sześciennych, ciężar własny 41.300 kg., siła nośna 41.000 kg. Ostatnie głośne podróże dwuch balonów tego samego systemu, z których francuski sterowiec „Dixmude“ uległ tragicznej katastrofie w czasie burzy na morzu Śródziemnem, w pobliżu Sycylji, amerykański zaś, przeznaczony do podróży na biegun północny, „Shenandoah“ porwany przez wiatr przy wyprowadzaniu z hangaru, ocalał jedynie dzięki energji i przytomności jednego z inżynierów, pouczyły, że dotychczasowa moc silników nie wystarczała dla pewnego manewrowania sterowcami w czasie burzy. Przy budowie balonów, przeznaczonych do wielkich podróży ponad Atlantykiem, zwrócono specjalną uwagę na dobór takich silników, któreby posiadały możliwie największą sprawność i wytrzymałość, przy możliwie małem zużyciu paliwa. W „L. Z. 26“ zastosowano, zamiast dotychczas używanych 260-konnych silników typu „Maybach“, silniki 400-konne tego samego typu. Konstruktorzy liczą, że nowy krążownik, wyposażony we wszelkie najnowsze urządzenia, będzie mógł łatwo sprostać trudnościom podróży.

„L. Z. 26“ posiada 6 wielkich gondoli, zdolnych do lądowania na ziemi i opuszczania się na morze. W pięciu gondolach umieszczono silniki, po jednym, 12-cylindrowym 400-kon. „Maybach“, w każdej. Przednia, największa gondola składa się z dwuch części. W pierwszej części znajduje się kabina z całkowitem urządzeniem do sterowania, kabina dla komendanta, dwie kabiny dla oficerów, jedna wspólna jadalnia i ośm małych kabin dla obsługi. Wszystkie te ubikacje połączone są korytarzem, który prowadzi do przyległego przedziału pasażerskiego. Druga część gondoli, przeznaczona dla pasażerów, składa się z pięciu obszernych kabin, które na noc mogą być zamienione na sypialnie, urządzone jak w najbardziej komfortowym hotelu, z ciepłą wodą do mycia itp. Kuchnia całkowicie obita blachą aluminjową, posiada piec elektryczny. Na sterowcu pomieścić się może piętnastu do dwudziestu pasażerów. Wewnątrz balonu, do którego prowadzi z każdej gondoli wygodna drabina, znajduje się 20 wielkich ubikacyj, przeznaczonych na pomieszczenie 12.000 kg. poczty i bagażu. — Przeciętna szybkość lotu wynosi 105—110 klm. na godzinę, największa szybkość z pełnem obciążeniem 120 km. na godzinę.

Pierwszy przelot miał odbyć się w końcu kwietnia lub w początku maja, jednakże, jak donoszą „Zeppelinwerke", został odłożony z powodu niedostatecznego wypróbowania silników i pewności ich pracy. Po dokonaniu próbnych lotów i ostatecznem wyregulowaniu silników, „L. Z. 26" zostanie wyprawiony do Ameryki drogą powietrzną przez Szwajcarję i Francję do zatoki Biskajskiej, a stamtąd wpoprzek Atlantyku do Nowego Świata. Lot ten nastąpi prawdopodobnie w końcu maja i trwać będzie bez lądowania pięć i pół doby. Sterowiec aż do miejsca przeznaczenia prowadzić będą piloci niemieccy.

E. HOŁODYŃSKI, pilot.

Wpływ lotnictwa na literaturę.

Odczyt p. Faure-Favier w Warszawie.

25 b. m. przybyła do Warszawy z Paryża samolotem p. Faure-Favier i zaproszona przez L. O. P. P. wygłosiła w ubiegłą niedzielę (27 bm.) odczyt o lotnictwie w lokalu francuskiego klubu wojskowego przy ul. Zielnej Nr. 25. Streszczenie odczytu podajemy za „Gazetą Warszawską":

Prelegentka, która inteligencję i swadę łączy z ujmującą powierzchownością, wygłosiła interesujący odczyt o związku lotnictwa z poezją i jego wpływie na poetów i prozaików francuskich i polskich.

Dwudziesty wiek możnaby, zdaniem p. F. nazwać wiekiem podboju powietrza. Lotnictwo, to ucieleśnione marzenie poetów całego świata, którzy z Leonardem da Vincim, genjuszem renesansu na czele, snuli poprzez wieki sen o podboju powietrza. J. J. Rousseau w mało znanym utworze przechowywanym w Bibljotece Narodowej w Paryżu pisał w roku 1742: „ludzie podbili ziemię i opanowali wodę, czemuż więc droga powietrzna miałaby im być zamkniętą. Czemu ptaki mają mieć pierwszeństwo przed ludźmi..."

W roku 1783 gdy fizyk francuski Charles wzbił się w powietrzu na balonie wobec króla i dworu, myśl o lotnictwie opanowała umysły nietylko uczonych, ale i poetów.

Victor Hugo w poemacie o Renie opisuje widoki Francji widziane z „lotu ptaka", a w listach swych kilkakrotnie zaznacza, że „przyszłość jest dla komunikacji powietrznej". To samo Michelet, Gauthier, Musset, Baudelaire i Prudhomme, którego wyprawa francuskich lotników natchnęła do napisania poematu. Maupassant był pierwszym literatem, który zdobył się na odbycie powietrznej podróży, opisał ją w mistrzowski sposób w noweli „La Haut". Anatole France w 13 roku życia marzył o karjerze lotnika, tak go zachwycił odczyt jakiegoś nieznanego „skrzydlatego rycerza", a książka jego „Sur la terre blauche" świadczy o zainteresowaniu się tym problemem również i w późniejszym wieku.

Po chwilowej przerwie, wywołanej pewnem oswojeniem się z nowym wynalazkiem, temat lotnictwa, zwłaszcza po pojawieniu się wspaniałej książki D'Annunzia „Forse che si orse che no" stał się ulubionym tematem poetów i powieściopisarzy. Rostand napisał „Le cantique de l'air", będący hymnem pochwalnym na cześć aeroplanu. Wśród najnowszych poetów Paul Fort „książę poetów" i oryginalny Apolinaire, pisali na ten sam temat. Futuryści, lubiści, formiści i wyznawcy wszelkich „izmów" znajdują w tej dziedzinie niewyczerpane bogactwo pomysłów.

Pani Faure wspomniała również o poetach i powieściopisarzach polskich, cytując Żeromskiego „Urodę życia", z której odczytano fragment (w języku polskim).

Na zakończenie odczytu pokazano interesujące projekcje świetlne z dziedziny lotnictwa, z których obrazy przedstawiające ekwilibrystyczne popisy młodych Amerykanek i Francuzek na aeroplanach, unoszących się na wysokości 2 tysięcy metrów obudziły podziw.

Pani Faure-Favier opowiadając o rozwoju i popularności lotnictwa, zaznaczyła, że w Ameryce i Anglji jest zupełnie zwykłą rzeczą posiadanie własnego małego aeroplanu. Młode Angielki same odbywają wycieczki do Francji i nprz. na pierwsze śniadanie albo do Nicei na partję golfa, poczem wracają do swych zajęć.

Fantazje Wellsa zaczynają się materjalizować. Maluczko, a powietrze zaroi się od metalowych ptaków, które szumem swych skrzydeł zagłuszą ćwierkanie wróbli i zasłonią nam błękit nieba.

Chudokościste Angielki z Baedekerami i w okularach fruwać sobie będą nad dachami domów i zaczepiać o wieże kościelne. Zdaje się jednak, że wieżom polskich kościołów nie prędko to będzie zagrażać.

el-ce.

Ze Związku Lotników Polskich.

Tow. akc. fabryki czekolady „Goplana" złożyło 4 000 000 000 marek (cztery miljardy marek) jako cegiełkę na podwaliny mającego powstać w Poznaniu domu lotnika polskiego. Rada nadzorcza tegoż towarzystwa na ten sam cel złożyła 670 000 000. — Za hojny dar władzom towarzystwa, a w szczególności p. dyrektorowi Prądzyńskiemu składamy serdeczne podzikowanie.

Członek Związku p. pilot Stefan Czyżewski, przebywający obecnie na studjach w Paryżu, nadesłał na ręce Zarządu Z. L. P. pozdrowienie dla wszystkich znajomych kolegów członków.

Zarząd Związku wyraża równocześnie p. Czyżewskiemu serdeczne podziękowanie za przyczynienie się do rozwoju bibljoteki Z. L. P. przez prenumerowanie od roku tygodnika francuskiego „Les Ailes".

Na fundusz organizacyjny Z. L. P. złożyli:

p. sierż. pilot Muślewski z Bydgoszczy	7.500.000 mkp.
Poznańska Spółka Okowiciana	200.000.000 „
Firma Kielman i Tułacz z Poznania	500.000.000 „
p. obs. lotn. Giełda z Kobylina	5.000.000 „
razem	712.400.000 mkp.

Podając powyższe do publicznej wiadomości, wyrażamy chojnym ofiarodawcom serdeczne podziękowanie za dar i piękny, obywatelski przykład dla innych.

Za Zarząd
(—) Hołodyński, skarbnik.

Członków, którzy nie posiadają dotąd legitymacji, uprasza się o nadesłanie 2 fotografji 5×7 cm. z własnoręcznym podpisem na odwrotnej stronie.

Kronika lotnicza.

TRENOWANIE W LATANIU PILOTÓW REZERWY.

(Rozkaz M. S. Wojsk. N. 9 pkt 182 z d. 8 marca 1921 r.)

By dać możność bezterminowo urlopowanym pilotom trenować się w lataniu zezwalam im latać w najbliżej ich stałego zamieszkania stacjonowanych dywizjonach lub szkołach pilotów. W tym celu każdy bezterminowo urlopowany pilot, który zechce trenować się winien wnieść podanie do dowódcy dywizjonu lub szkoły.

W powyższem podaniu winien bezterminowo urlopowany pilot zobowiązać się, że podczas trenowania będzie przestrzegał wszelkie przepisy wojskowe i lotnicze i za ich nieprzestrzeganie odpowiadał na ogólnych zasadach, według obowiązującego kodeksu karnego wojskowego.

Zgłaszający się do trenowania winien przed odnośnym dowódcą wylegitymować się dokumentami, że jest pilotem bezterminowo urlopowanym.

Składać podania w chwili obecnej można u dowódców szkół i u dowódców dywizjonów lotniczych.

Minister Spraw Wojskowych
(—) Sosnkowski, gen.-por.

AWANSE W LOTNICTWIE.

Według dziennika personalnego No. 32.

Ppułkownicy mianowani pułkownikami: Perini Camillo, Buckiewicz Antoni inż., De Beaurain Janusz inż.

Ppułkownikami mianowani majorzy: Loria Leop., dr. Płodowski Zych Zdzisław inż., Łupiński Czesław Albin, Bielawski Władysław Franciszek, Toruń Władysław, Jasiński Stanisław (of. Szt. Gen.).
Majorami mianowani kapitanowie: Filipowicz Czesław, Iwaszkiewicz Wacław, Sielewicz Juljan, Domes Augustyn Lambert, Kralewski Władysław, Wilman Wiktor (of. Szt. Gen.), Heller Władysław Eugienjusz (of. Szt. Gen.), Kalkus Władysław Jan, Wereszczyński Tadeusz Kajetan inż., Wiedeń Franciszek, Prauss Tadeusz, Karaś Edward Jan.

Kapitanami mianowani porucznicy: Wojdyga Adam Maksymiljan Teofil, Korowacki Michał, Malik Karol, Pistl Zygmunt, Jarina Tadeusz, Szczekowski Stanisław, Szymyślik Alfons, Nazarkiewicz Stanisław, Malicki Jan Kazimierz, Brodowski Feliks, Stafa Marjan, Witulski Stefan inż., Moszczyński Lucjusz Wincenty, Tworek Tomasz, Miśkiewicz Tadeusz, Pawłowski Stanisław Wojciech, Fabian Bronisław, Kretowicz Chrystjan Mieczysław, Romanowski Antoni, Łoziński Zbigniew, Giedgowd Ignacy, Kowalczyk Adam, Korcz Stefan, Sidor Józef, Zacharewicz Kazimierz, Popiel Władysław Marjan Antoni, Sioda Marjan, Piniński Franciszek Ksawery, Berezowski Stefan.

FRANCUSKI KONKURS SAMOLOTÓW KOMUNIKACYJNYCH.

Z początkiem września rb. odbędzie się we Francji konkurs samolotów komunikacyjnych, w którym mogą brać tylko udział piloci i samoloty francuskie.

Siła motoru nie może przekraczać przy samolotach jednomotorowych 100 HP., przy dwumotorowych 180 HP., przy trójmotorowych 240 HP i przy czteromotorowych 280 HP. Przestrzeń przelotu wynosi 2.120 klm. w 18 etapach i 11 dniach. Loty odbędą się na drodze Paryż-Orleans-Bourges-Tours-Angers-Chateauroux-Clermont Ferrand - Lyon - Chalons - Dijon-Luxeuil-Strassburg - Nancy - Metz - Charleville-Valenciennes-St. Inglevert-Amiens-Paryż. Zmiana pilota dozwolona. Wszystkie miejsca pasażerskie muszą być obsadzone. Wyznaczono 8 nagród od 20.000 do 40.000 franków.

LOTY DOOKOŁA ŚWIATA.

Grupa lotników angielskich pod komendą Mac Larena, która rozpoczęła dnia 25 marca r. b. lot dookoła świata, osięgnęła le Havre (w gęstej mgle) 25-go marca, Lyon dnia 26., Civitavecchia dnia 27., Rzym dnia 28. Odlot z Rzymu i przylot do Brindisi dnia 30., tego samego dnia lot dalszy do Aten, których z powodu defektu silnika nie osięgnięto. Lotnicy lądowali przymusowo na jednem z jezior w Korfu i oczekują nadejścia części zapasowych z Anglji.

(Z Aeroplane.)

ORAN—ALICANTE.

Jak „Les Ailes" z dnia 6. III. 1924 r. donosi, uruchomiona została dnia 1. III. r. b. nowa linja komunikacji lotniczej pomiędzy Oran i Alicante, której samoloty dwumotorowe „Lioré et Olivier" hydroplany, prócz poniedziałków kursują codziennie w obie strony. Samoloty wyposażone w najnowsze urządzenia radjotelegrafji. Długość linji wynosi 300 km.

LONDYN—RZYM.

Angielskie i włoskie towarzystwa lotnicze przystępują do uruchomienia w r. b. nowej linji komunikacji lotniczej pomiędzy Londynem i Rzymem.

STOCKHOLM—LENINGRAD.

W Szwecji, Finnlandji i Rosji powstały nowe towarzystwa komunikacji lotniczej na linji Stockholm-Helsingfors-Leningrad (Piotrograd). Podłużenie tej linji do Norwegji i Anglji jest w opracowaniu.

SAMOLOTEM MINIATUROWYM Z STUTTGARTU DO BENSHEIM.

Dypl. inż. M. Schrenk dokonał z jednym pasażerem przelotu na samolocie, skonstruowanym przez Regierungsbaumeistra H. Klem, typ Daimler L. 15, z tylko 7/9-konnym silnikiem motocyklowym, z Stuttgartu do Bensheim. 120 klm. długą przestrzeń przeleciał samolot, z osięgnięciem 1.100 mtr. wysokości, w 1 godz. 30 min. Ogólny czas lotu 2 godz. 2 min. Lot ten zaliczyć można do rekordu światowego pod względem czasu, odległości i osiągniętej wysokości dla dwumiejscowych samolotów miniaturowych.

(Flugsport 29. III. 24.)

INTERESUJĄCY EKSPERYMENT.

Stary lądowy samolot pasażerski typu D. H. 18 (Limuzyna) z 450-konnym silnikiem Napier-Lion, przeznaczony został przez Anglików do lądowania na morzu. Na miejsce 8 pasażerów zabrany będzie balast. Ma być zbadane jak się dany samolot przy lądowaniu na wodzie zachowuje i jak długo może się na powierzchni utrzymać. Dla przejęcia pilota będzie trzymana jedna łódź w pogotowiu. Po przeprowadzeniu eksperymentu samolot zostanie wydobyty.

(Flight 13. III. 24.)

RADJOSTACJA HAMBURSKIEGO PORTU LOTN.

Port lotniczy Fuhlsbüttel pod Hamburgiem wyposażony został jako pierwszy z portów lotniczych niemieckich w stacje radjotelefoniczną (telefon bez drutu) najnowszej konstrukcji. Fale elektromagnetyczne sięgają dla radjotelefonu 800 klm., dla radjotelegrafji 1500 klm., tak że przy korzystnych warunkach będzie można osięgnąć radjotelefoniczne porozumienie z Londynem, Paryżem, Zurychem, Wiedniem, Warszawą, Królewcem i Stockholmem. Stacja ta donosić ma o warunkach atmosferycznych, o startach i lądowaniach w innych portach lotniczych, a przedewszystkiem służy do bezpośredniego porozumienia się radjotelefonicznego ze znajdującemi się w powietrzu samolotami.

Komunikacja lotnicza zdobyła w tym kierunku nadzwyczajną pewność. Przedewszystkiem okaże się to przy nagłem zjawianiu się mgły i innych niekorzystnych dla lotnika zjawisk atmosferycznych. Nowe to urządzenie uzupełniło komfortowe wyposażenie Hamburskiego Portu Lotniczego w nową zdobycz techniki. (Flugsport 14. III. 24.)

NAPEŁNIANIE BENZYNĄ PODCZAS LOTU.

Napełnianie benzyną podczas lotu przeprowadzono pierwotnie w Ameryce, obecnie zaś nad lotniskiem Le Bourget we Francji, na wysokości 300 mtr.

Samolot z benzyną leciał ponad drugim samolotem, spuścił 30 metrowy długości wąż, który z trudnością pochwycił obserwator i połączył ze zbiornikiem. Cała ta manipulacja trwała 5 minut.

2 FUNTY STERLINGÓW KARY ZA SPŁOSZENIE KONIA.

Pewna fabryka cygar przeprowadzała reklamę lotniczą przez rzucanie z samolotu ulotek. Ażeby zwrócić na siebie uwagę, lotnik spuścił bombę, która w powietrzu eksplodowała. W Richmond został pilot aresztowany i skazany na 2 funty sterl. kary dlatego, że huk bomby spłoszył konia. (Aviation 21. 5. 24.)

Koniec części redakcyjnej.

Za dział redakcyjny odpowiada Zdzisław Marynowski.

Czcionkami Drukarni Polskiej T. A., w Poznaniu.